

Magasfeszültség

Elektromotoros járművet már sokat láttunk, életképeset azonban csak igen keveset. A Quantya EVO1 Track névre keresztelt szöcske a valóban használható gépek táborát erősíti!

Úgy kapar, mint egy megijesztett macska. Hiába, 31,5 Nm nem kevés, pláne egy 83 kilós gépnek



i SEMMI KÜLÖNÖS, VAGY?

Hajtás, lánc

A lítium-polimer akkumulátor kilogrammra vetített energiasűrűsége az egyik legjobb az energiátárolók között, **CSAK A LÍTIUM-SZULFUR JOBB NÁLA** (a titkos hadifejlesztések eredményeit nem ismerjük). Működése hasonlít a lítium-ionos



elemekéhez, annyi különbséggel, hogy itt a cellákat egyenként laminálják. A motor egy szimpla egyenáramú szerkezet, 12 kW-os teljesítménnyel, mely **EGY SZÍJJAL ADJA ÁT AZ ENERGIÁT A LÁNCOS SZEKUNDER HAJTÁSNAK** (képünkön). Karbantartást nem igényel, csupán néha-néha a szénkefékre kell ránézni, s ha valamilyen úton-módon „leégetnénk”, pár ezer forintért újratekercselhető. **A GYÁRTÓ KÉT ÉV GARANCIÁT VÁLLAL A QUANTYÁRA!**

Mielőtt belevágnánk a Quantya (ejtsd: kvantija) kivésésébe, játsszunk egyet! A feladat mindössze annyi, hogy feleljünk a kérdésre: mikor jelent meg az első elektromos jármű? Laikus szüleim a századforduló környékére tippeltek, beugratástól tartó barátaim az 50-es évekre, jómagam pedig – a blamáztól félve – inkább nem mondtam semmit. Talán jobb is, a dátum ugyanis annyira valószínűtlen, mint maga a Quantya. Szóval az emberiség 1835-ben jutott el arra a fejlettségi szintre, hogy a villamos energiát helyváltoztatásra használja, igaz, az akkori prototípusok sem bizonyultak életképesnek, akárcsak a jelenkoriak túlnyomó többsége. A Quantya viszont kilóg a sorból, csendes, gazdaságos, viszonylag gyors és a végletekig környezetkímélő.

LiPo akkumulátor, a jövő hírnöke

Vannak már nagy teljesítményű, igazán kitartó telepek is, melyekkel unásig robozhatnánk, csak ész-

vesztően drágák. Marad hát a hétköznapi ember számára is elérhető csúcstechnika, a LiPo, másnéven lítium-polimer. Ez a megoldás az akkumulátorok sokadik generációja, a lítium-ion leszármazottja, az egyik legjobb módszer az amperórák spájzolására. Ha szétnézünk a piacon, méregdrága távirányítós játékokban és mobiltelefonokban találkozhatunk vele, no meg a Quantya EVO1 Trackben.

A jármű olyan, amilyenek egy versenyképes terméknek manapság lennie kell. Formaterve szép és egyedi, egyértelműen követi a mai trendeket. Az összeszerelési minőség kiváló, akárcsak az alkatrészek kidolgozottsága, s ma már nem igényel évtizedes kutatást az ergonomikus „vezetői környezet” megalkotása sem. Egy szó, mint száz, a Quantya megfelel a tradicionális motorkerékpár fogalmának, ezzel is megmaradva a racionalitás talaján, közel a vásárlókhöz, közel a pénztárcákhoz. Működtetéséért a belső égésű motor helyén trónoló 48 voltos, 40 amperórás óriásakku felel, melyet nagyjából két és fél óra

alatt tölthetünk fel, s optimális esetben (sík terepen, félgözzel) három órát használhatunk. Konstruktórából adódóan bármikor a 220 voltos töltőre dughatjuk, a telepet nem kell kisütetni, s karbantartást sem igényel. Élettartamát ezer töltésben határozza meg a sajtóanyag, ami a 100-120 kilométeres hatótáv ismeretében annyit jelent, hogy csak 100 ezer kilométerenként kell újat venni a félmillió forintos alkatrészből. Innen egy visszafogott méretű elektromotorhoz vezetnek az ujjnyi vastag kábelek – ez itt kérem a rendszer lelke. Ahhoz képest, hogy milyen kicsi, bizony elég erős, 31,5 Nm-es forgatónyomatékokat csalhatunk ki belőle! Viszonyításképpen a Suzuki Burgman 400-as 36,3 Nm-t tudhat magáénak, cserében viszont a Quantya csak 16,5 lovas, szemben a Suzi 34 lóerejével.

Meg kell szokni, de nagyon jó!

A 91,5 centiméter magas ülésbe 175 centis testmagasság alatt necces a feljutás, szűk farmerben pe-



Szép színe van a műszerpanelnek. Kár, hogy a fordulatszámot nem írja ki...

A kiegészítők megfelelnek a forgalomba helyezés előírásainak

A tanksapka helyén látható a töltöttségjelző

Szó sincs gagyiról! A villa nyomó- és húzócsillapítása is állítható



Majd' kétfélmillió forint a Quanta, de harmóniában van a természettel és rendkívül gazdaságos



Aszfalton is otthon érzi magát a gép, hatótávolsága révén pedig külvárosi vagányoknak is ideális

dig a langaléták is megszenvednek. Ezt ellensúlyozandó a kormány és a lábtartók megkövetelte testtartás egészen kényelmes, nem úgy a sportmotorokra jellemző ülés, ami hamar feltöri a huszárok ülepét. A kezelőszervek garmadája eleinte normálisnak tűnik, aztán kiderül, hogy fékpedál és kuplung nincs, lassítani a kormányra szerelt ka-

rokkal tudunk, pont mint egy mezei kerékpár esetében. Nincs túlbonyolítva a műszerezettség sem. A fejidom mögött megbúvó digitális egységről az aktuális sebességet és a megtett kilométerek számát olvashatjuk le, míg a tanksapka megüresedett helyére a töltöttség visszajelzője és egy üzemóramérő került.

Indítózás nincs, a kulcs elfordításával „élesítjük” az aggregátot, s állunk teljes csendben. Aztán a gázmarkolat óvatos elfordítására nekilődül a Quanta, s mi fülelhettünk a zárt bukósisakban, hátha hallunk valami hangot. Hát nem, pontosabban csak nagyon keveset – a gördülési zaj mellett csupán a motor szolid bűgása zenél a ►

i JOGOSÍTVÁNY

Segédmotor is!

Mivel az EVO1-es produktuma 12 kW, **CSAK „A KORLÁTOZOTT” JOGOSÍTVÁNNYAL VEZETHETŐ**, s rendszámot kell igényelni hozzá. Tekintettel a szabványos felszereltségre (lámpák, indexek, tükrök, gumí stb.) ez minden további nélkül megoldható, akinek viszont csak



„B” kategóriás vagy segédmotoros vezetői engedélye van, **AZ MEGVEHETI A 4 KW TELJESÍTMÉNYŰ, FOJTOTT VÁLTOZATOT**. Ez utóbbi 2009 januárjáig még rendszám nélkül kapható!



Szelei Feri testtartásán látszik a triálos képzettség... A Marzocchi-Sachs futómű remek agilitást biztosít

külvilágnak. Gyorsulását illetően bőven lekörözi még a nagy robogókat is, de sajnos csak 67 km/óraig húz, ennyi ugyanis a végsebesség. Első hangzásra kevésnek tűnik, de az elővárosi ingázás is megoldható vele. Nyomatékrugalmaságról nem is érdemes beszélni, mert az elektromotor nyomatékleadása fordulatszámától függetlenül állandó, ezért aztán váltani sem kell, de motorfék sincs!

Futóművét és fékeit illetően csak dicséret érheti a svájci két-kerekűt, de ez ma már nem nagy szám, mert csak a megfelelő beszállítót kell megtalálni. A Quantyához Marzocchi első villát és Sachs hátsó rugóstagot választottak, hangsúlyozva a motor terepes mivoltát (lásd keretes írásunkat), egyben lehetővé téve a kátyúzás, padkázós városi csalinkázást is. A fékeket az AJP palettájáról választották, így egyál-

talán nem meglepő, hogy a rendszer erős és precízen kezelhető.

A Quantya nem olcsó, sőt ha azt nézzük, hogy egy vadonatúj, 125-ös, négyütemű szöcskét már 800-900 ezer forintért hazavihetünk, a kétmillió forintos vételár meglehetősen borsos. Igen ám, de a villamosenergia jelenlegi árával számolva kevesebb mint 50 forintra jön ki száz kilométer, tehát egy 3,0 literes fogyasztású (kb. 900 Ft/100 km) riválist „tankolni” 18-szor többbe kerül. Ez alapján nagyjából öt évre tehető a megtérülési időszak, de addigra a Quantyába új akksi, a konkurensbe pedig motorgenerál kell. A hangsúly inkább a környezetvédelmen van, no meg a „hangtalanságon”, mert mostantól úgy haladhatunk az erdei ösvényeken, hogy nem riadnak fel az állatok és nem marad gomolygó füstfelhő mögöttünk!

KOVÁCS ZSIGMOND



Az igazán nagy ugratások sem hozzák zavarba a Quantyát

i A SZAKÉRTŐ VÉLEMÉNYE

Tökéletes játék

Tesztköröim közben futottam össze **SZELEI FERENC MAGYAR TRIÁLBAJNOKKAL**, aki természetesen azonnal ment néhány kört a járgánnyal. Ha már itt van, gondoltam lefotózzom, s persze a véleményét is kikértem:



„Könnyű és fordulékony a motor, krosszozásra kifejezetten ideális. Noha végsebessége nem nagy, de hobbicélokra nem is kell több, pláne a mandinerekkel és ugratókkal teli pályákon. A 40 mm-es belső-cső-átmérőjű, állítható csillapítású első villa kivásalja a gödröket és a landolásoknál is remekel, s nem rossz a hátsó felfüggesztés sem, bár lehetne keményebb. **A NAGY NYOMATÉKNAK KÖSZÖNHETŐEN** egyszerű „megdobatni” a motor hátulját, zavaró azonban, hogy ha visszaengedjük a gázt, akkor nem lehet újra a kezdetektől adagolni, hanem vissza kell tekerni az aktuális fordulatszámhoz passzoló állásba. Emellett a motorfék és a fékpedál hiánya igényel megszokást, de egyik sem vészes, hamar megszerezhető a rutin. Mivel nem lehet „beleklungolni”, triálozásra alkalmatlan a Quantya, de **VÁROSI TEKERGŐKÉNT ÉS HÉTVÉGI, UGRABUGRÁLÓS JÁRMŰKÉNT SZERINTEM TÖKÉLETES.**”



Nagyobb tempó és hatótáv: hamarosan érkezik a 72 voltos akksi



Erős és jól adagolható az AJP fékrendszer

i QUANTYA	EVO1 Track
Akkumulátor feszültség:	48 volt
Akkumulátor kapacitás:	40 Ah
Max. teljesítmény:	12 kW (16,5 LE)
Max. forgatónyomaték:	31,5 Nm
Sebességváltó:	fix áttétel
Hosszúság/szélesség/magasság:	2030/830/1170 mm
Tengelytáv:	1310 mm
Ülésmagasság:	915 mm
Szabad hasmagasság:	265 mm
Fék elől/hátul:	260/200 mm tárcsa
Gumi elől/hátul:	2.75 R19 / 3.5 R17
Száraz tömeg:	83 kg
Max. sebesség:	67 km/h
Hatótávolság:	40-120 km
Vételár:	1 990 000 Ft

TETSZETT
- csendes motor
- erős fék
- kitűnő futómű
- alacsony fogyasztás
NEM TETSZETT
- motorfék hiánya
- gázmarkolat holtjátéka
am ÖSSZEZÉS
Erdei lopakodó, és nem kell bele tankolni, csupán kicsit megpörgeti az otthoni villanyórát. Ez az én motorom!

TESZTMOTOR SZÁLLÍTÓJA: KF-ELECTRONIC KFT., 2040 BUDAÖRS, GYÁR UTCA 2. TELEFON: 06-23-503-868.